



2024年3月期 第1四半期決算

ヴェルファイア

2023年8月1日
トヨタ自動車株式会社

トヨタのクルマをご愛顧いただいている
世界中のお客様、そして私たちの取り組みを
支えてくださる株主の皆様、
販売店・仕入先、全てのステークホルダーの皆様に
深く感謝申し上げます。

将来予測・インサイダー取引について

本資料には、当社（連結子会社を含む）の見通し等の将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報を基礎とした判断および仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確実性および今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、将来における当社の実際の業績と大きく異なる可能性があります。なお、上記の不確実性および変動可能性を有する要素は多数あり、以下のようなものが含まれます。

- 日本、北米、欧州、アジアおよび当社が営業活動を行っているその他の国の自動車市場に影響を与える経済情勢、市場の需要ならびにそれらにおける競争環境
- 為替相場（主として日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル、加ドルおよび英国ポンドの相場）、株価および金利の変動
- 金融市場における資金調達環境の変動および金融サービスにおける競争激化
- 効果的な販売・流通を実施する当社の能力
- 経営陣が設定したレベル、またはタイミングどおりに生産効率の実現と設備投資を実施する当社の能力
- 当社が営業活動を行っている市場内における法律、規制および政府政策の変更で、特にリコール等改善措置を含む安全性、貿易、環境保全、自動車排出ガス、燃費効率の面などにおいて当社の自動車事業に影響を与えるもの、または現在・将来の訴訟やその他の法的手続きの結果を含めた当社のその他の営業活動に影響を与える法律、規制および政府政策の変更など
- 当社が営業活動を行っている市場内における政治的および経済的な不安定さ
- タイムリーに顧客のニーズに対応した新商品を開発し、それらが市場で受け入れられるようにする当社の能力
- ブランド・イメージの毀損
- 仕入先への部品供給の依存
- 原材料価格の上昇
- デジタル情報技術および情報セキュリティへの依存
- 当社が材料、部品、資材などを調達し、自社製品を製造、流通、販売する主な市場における、燃料供給の不足、電力・交通機能のマヒ、ストライキ、作業の中断、または労働力確保が中断されたり、困難である状況など
- 生産および販売面への影響を含む、自然災害および感染症の発生・蔓延、不安定な政治・経済、燃料供給の不足、社会基盤の障害、戦争、テロ、ストライキなどによる様々な影響
- 気候変動および低炭素経済への移行の影響
- 有能で多様な人材を確保・維持する能力

以上の要素およびその他の変動要素全般に関する追加情報については、当社の有価証券報告書または米国証券取引委員会に提出された年次報告書（フォーム20-F）をご参照ください。

インサイダー取引に関するご注意：

企業から直接、未公開の重要事実の伝達を受けた投資家（第一次情報受領者）は、当該情報が「公表」される前に株式売買等を行うことが禁じられています（金融商品取引法166条）。

同法施行令により、二以上の報道機関に対して企業が当該情報を公開してから12時間が経過した時点、または、証券取引所に通知し

かつ内閣府令で定める電磁的方法（TDnetの適時開示情報閲覧サービス）により掲載された時点を以って「公表」されたものとみなされます。

2024年3月期 第1四半期実績：営業利益 1兆1,209億円

- ・長らく続いた**半導体需給の改善**に加え、**仕入先と一緒に進めてきた、生産性向上活動**により、**全ての地域で前年同期から販売台数が増加**
一方、新型車を中心に、依然納車に時間を要する状況
引き続き、少しでも早くお届けできるよう努力していく
- ・長年の「**もっといいクルマづくり**」で商品を磨き、**それぞれの商品力に応じた価格設定と、一台一台のクルマを大切に販売した結果、資材高騰の影響を吸収し、前年同期から増益**
- ・新型コロナウイルスの感染拡大や、半導体需給のひっ迫による生産制約など、多くの困難に直面しながらも、**仕入先・販売店も含めた現場の従業員がそれぞれやるべきことを認識・行動し、危機に強い経営体質・収益構造を作り上げてきた成果が表れた**
- ・引き続き、カーボンニュートラルへの取り組みと収益構造の改善の両立を進め、**「クルマの未来を変えていく」諸活動を推進**していく

3

まず、2024年3月期第1四半期決算のサマリーからご説明いたします。

長らく続いた半導体需給が改善してきたことに加え、仕入先と一緒に進めてきた、生産性向上活動により、全ての地域で販売台数が増加しました。一方で、新型車を中心に、依然として納車に時間を要する状況です。少しでも早くお客様に商品をお届けできるよう、仕入先・販売店の皆さまとともに努力してまいります。

また、長年の「もっといいクルマづくり」で商品を磨き、それぞれの商品力に応じた価格設定と、一台一台のクルマを大切に販売した結果、資材高騰の影響を吸収して前年同期から増益となりました。

これらは、新型コロナウイルスの感染拡大や、半導体需給のひっ迫による生産制約など、多くの困難に直面しながらも、仕入先・販売店も含めた現場の従業員がそれぞれやるべきことを認識・行動し、危機に強い経営体質・収益構造を作り上げてきた成果が表れたものです。

なお、通期見通しは、前回は据え置きました。

引き続き、カーボンニュートラルへの取り組みと収益構造の改善の両立を進め、「クルマの未来を変えていく」諸活動を推進してまいります。

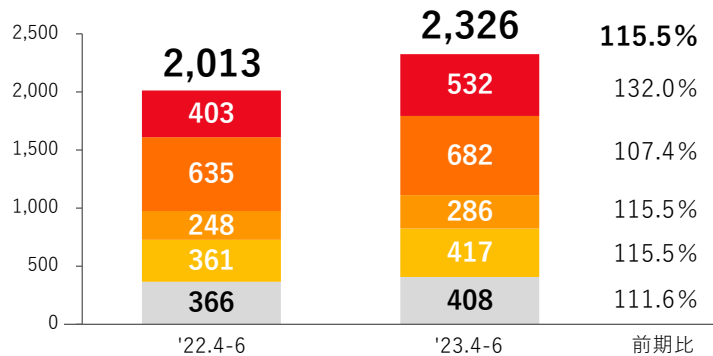
2024年3月期 第1四半期 実績

それでは、当期の実績について、ご説明します。

連結販売台数

TOYOTA

(単位：千台)



ご参考 (小売)

項目	'22.4-6	'23.4-6	前期比 (%)
トヨタ・レクサス販売台数	2,342	2,538	108.4%
電動車 [比率]	668 [28.5%]	868 [34.2%]	129.9%
内、HEV	640	807	126.1%
PHEV	23	31	136.6%
BEV	4	29	622.5%
FCEV	1	1	152.9%
グループ総販売台数	2,544	2,751	108.1%

5

当期の連結販売台数は、前年同期に対して115.5%となる、232万6千台、トヨタ・レクサス販売台数は、前年同期に対して108.4%となる、253万8千台となりました。

半導体の需給マネジメント力の改善に加え、コロナ危機に直面するなかで開発・生産・販売の現場の皆さんが自ら考え、率先して動いてくれた結果、生産台数が回復し、全ての地域で販売台数が増加しました。

その過程の中で、電動車の販売もHEVを中心に着実に増加し、全体の34.2%となりました。引き続きマルチパスウェイですべての電動車を各地域のエネルギー、インフラ事情、お客様のニーズに応じて提供してまいります。

連結決算要約

TOYOTA

(単位：億円)	'22.4-6	'23.4-6	増減
営業収益	84,911	105,468	+20,557
営業利益	5,786	11,209	+5,422
営業利益率	6.8%	10.6%	
営業外損益	4,430	5,996	+1,565
持分法による投資損益	1,710	1,933 *	+222
税引前利益	10,217	17,205	+6,988
親会社の所有者に帰属する四半期利益	7,368	13,113	+5,745
四半期利益率	8.7%	12.4%	
為替レート			
米ドル	130円	137円	7円円安
ユーロ	138円	150円	12円円安

* うち、日本1,224 (前年同期比+409)、中国543 (同△254)、その他166 (同+67)

6

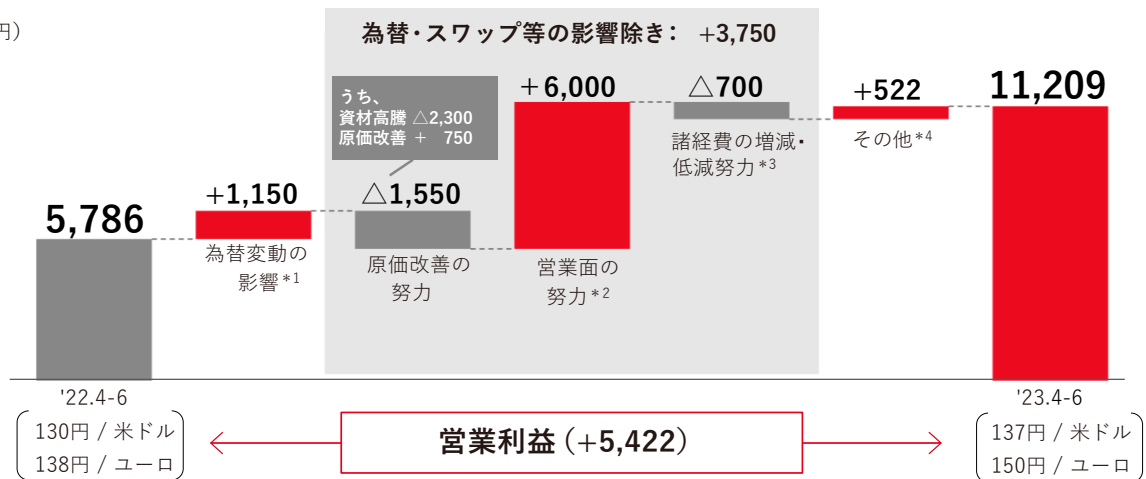
当期の連結決算は、

営業収益、 10兆5,468億円
 営業利益、 1兆1,209億円
 税引前利益、 1兆7,205億円
 四半期利益、 1兆3,113億円

となりました。

連結営業利益増減要因

(単位：億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+900	海外子会社の	+150	台数・構成	+3,050	労務費	△300	スワップ等の評価損益	+561
- 米ドル	+950	営業利益換算差		金融事業	△300	減価償却費	+150	その他	△39
- ユーロ	+250	その他	+100	その他	+3,250	研究開発費	+100		
- その他通貨	△300	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	△650		

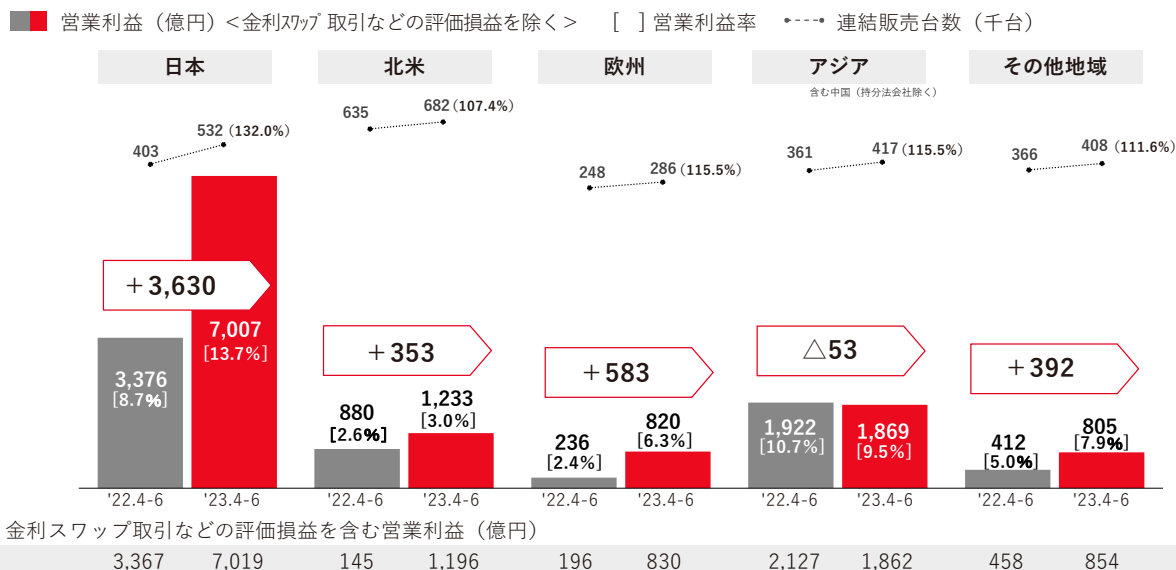
営業利益の増減要因について、ご説明します。

為替変動の影響により、1,150億円の増益、原価改善の努力は、資材高騰の影響もあり、1,550億円の減益となりました。

営業面の努力は、販売台数の増加や構成の改善、海外を中心とした価格改定により、6,000億円の増益、諸経費の増減・低減努力は、労務費やデジタル化などへの投資が増加し、700億円の減益、その他、スワップ評価損益などにより、522億円の増益となりました。

この結果、為替変動・スワップ評価損益などの影響を除いた営業利益は、3,750億円の増益となりました。

所在地別営業利益



所在地別の営業利益について、ご説明します。

北米は、半導体の需給改善と仕入先を含めた生産性向上活動による販売台数の増加、商品力に応じた価格改定により、前年同期に比べて増益となりました。一方、販売シェアの観点では、更なる供給台数の増加に向け生産基盤強化の取り組みが必要だと考えております。引き続き、商品をお届けするための努力を続け、収益構造の更なる改善に取り組んでまいります。

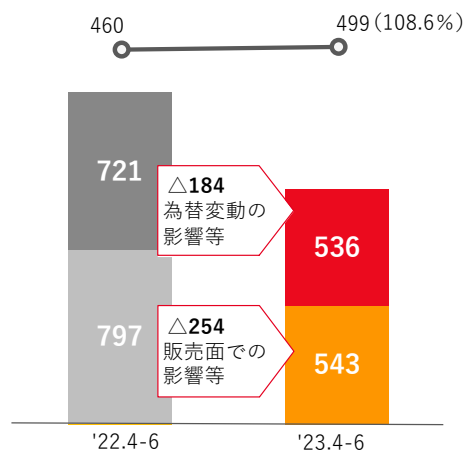
日本・欧州・その他地域も、半導体の需給改善や、好調な販売に支えられ、前年同期に比べて増益となりました。

アジアは、前年同期に比べて減益となりましたが、中国を除くアジア地域では、販売台数の増加により、増益となりました。

中国事業/金融セグメント

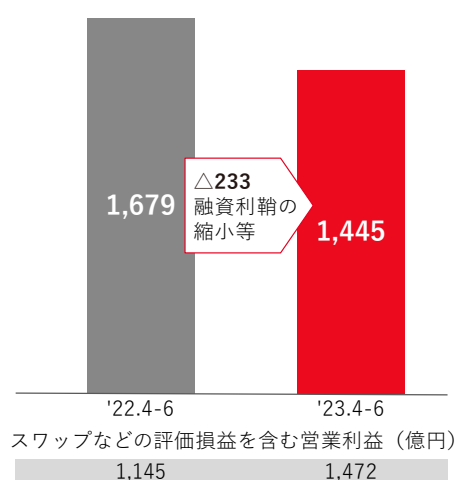
中国事業（ご参考）

- 連結子会社 営業利益（億円）
- 持分法適用会社 持分法による投資損益（億円）
- トヨタ・レクサス販売台数（千台）



金融セグメント

- 営業利益（億円）<スワップなどの評価損益を除く>



9

中国事業ならびに金融セグメントについて、ご説明します。

中国事業は、連結子会社の営業利益、持分法適用会社の持分法による投資損益、ともに減益となりました。

主に、為替変動の影響や、激しい価格競争により販売費が増えたためです。

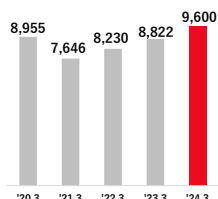
ローカルブランドの台頭により競合環境は厳しさを増しておりますが、トヨタ・レクサスの販売台数は着実に増加しております。

金融セグメントは、融資利鞘の縮小などにより、減益となりました。

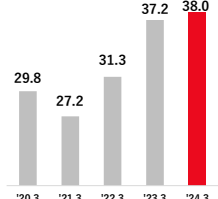
以上で、ご説明を終わらせていただきます。

(参考) 業績推移

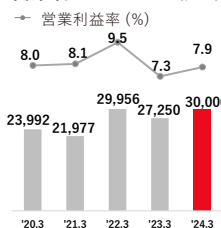
連結販売台数 (千台)



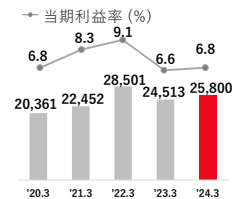
営業収益 (兆円)



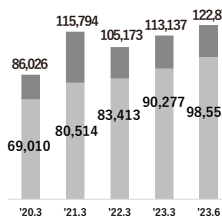
営業利益 (億円)



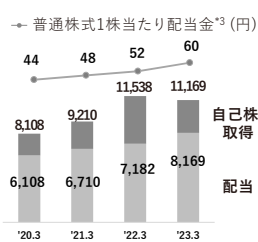
親会社の所有者に
帰属する当期利益 (億円)



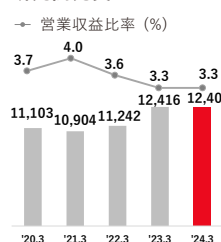
総資金量*1 (億円)



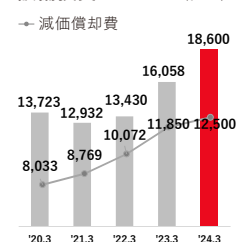
総還元額 (億円)



研究開発費*4 (億円)



設備投資 (億円)



*1 金融事業を除いた、現金および現金同等物、定期預金、公社債および信託ファンドへの投資

*2 1株当たり配当額は株式分割 (当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施) 後ベース

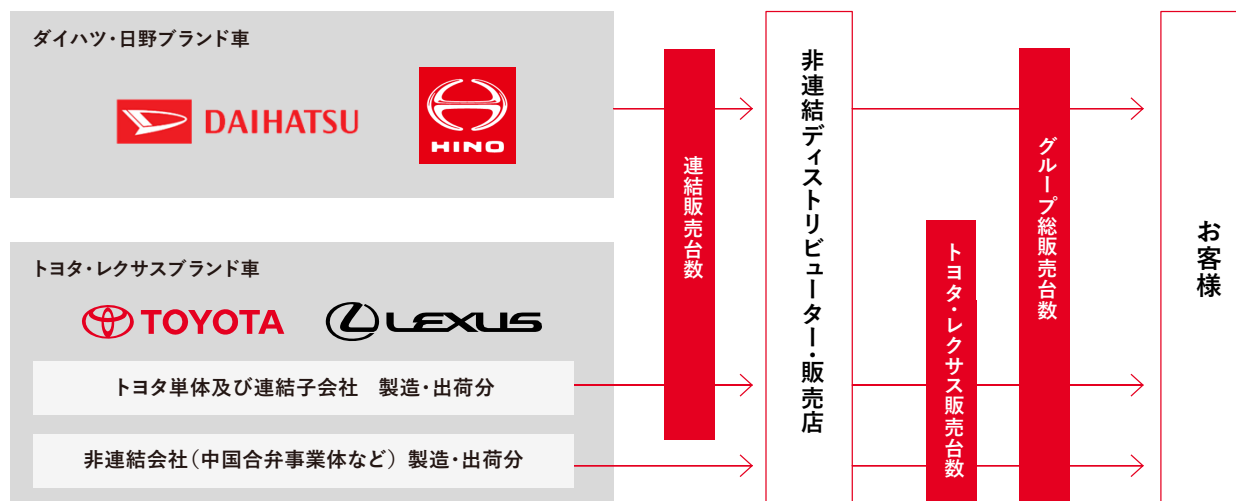
*3 1株当たり配当額は株式分割 (当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施) 後ベース

*4 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額

*2 リース債務は含まない

■ 見通し

(ご参考) 販売台数について



*一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り